

## Section 2.—Statistique financière des cours d'eau

Les principales statistiques de nature à donner une idée du coût du trafic par eau sont les états des dépenses publiques pour les cours d'eau. Ces dépenses peuvent être classées comme immobilisations ou placements et dépenses d'entretien et d'exploitation. Les revenus de l'exploitation sont aussi enregistrés. Dans la mesure où il s'agit d'immobilisations pour améliorations permanentes des cours d'eau, celles du gouvernement fédéral sont sans doute les plus considérables. Des municipalités et des sociétés privées ont fait certaines dépenses pour améliorer les ports locaux, mais ces dépenses se limitent presque entièrement aux entreprises de terminus et de dock. Toutefois, les placements dans la navigation, en dehors de la Marine marchande du Gouvernement canadien et des Paquebots nationaux (Antilles), proviennent presque entièrement de sources privées. Il n'existe pas de chiffres sur les placements privés dans la navigation en dehors de ceux qui paraissent dans les rapports des sociétés et qui ne couvrent qu'une partie du champ statistique. Il n'existe pas davantage de statistiques sur les recettes des armateurs provenant du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises.

**Immobilisations.**—Quant aux immobilisations destinées à l'amélioration des cours d'eau, les seuls chiffres disponibles sont ceux qui sont extraits du bilan de l'État ou des rapports annuels des ministères des Transports, des Travaux publics et des Finances, encore que ces immobilisations ou placements ne peuvent nullement être considérés comme une indication de la valeur actuelle des entreprises qu'ils représentent. Les frais d'aménagement des canaux et des cours d'eau ainsi que des ouvrages permanents destinés à faciliter le transport par eau au Canada sont représentés dans ces rapports à leur valeur comptable originale, aucune déduction n'étant faite des totaux cumulatifs pour dépréciation d'année en année ou pour abandon d'ouvrages plus anciens là où ils sont remplacés, tels que les anciens canaux Welland par exemple. Dans cette mesure, ces chiffres sont exagérés quant à la valeur actuelle des ouvrages en exploitation. Une autre limitation dont il faut tenir compte au sujet de ces chiffres, c'est qu'ils ne comprennent pas le coût de l'entretien et des améliorations nécessaires à l'exploitation de ces ouvrages, ce coût étant imputé sur le compte du déficit consolidé comme dépenses annuelles et non sur le compte-capital. Le tableau 12, qui indique que les immobilisations pour canaux, services maritimes et divers aménagements de transport par eau atteignent un total général de plus de \$383,772,000, doit être interprété avec les réserves ci-dessus mentionnées. Dans le tableau 13, la valeur de l'actif fixe administré par le Conseil des ports nationaux est donnée telle qu'elle est établie au 31 décembre 1946 et 1947; elle est indiquée en plus des placements du tableau 12. Dans le cas des cours d'eau et aménagements, ces chiffres reflètent beaucoup mieux la situation en ce qui touche le capital des ports nationaux du Canada que ceux du tableau 12 parce qu'ils englobent tous les bâtiments, la machinerie et les améliorations permanentes; des déductions ont aussi été faites pour dépréciation et démolition ou abandon de matériel. Ces chiffres indiquent donc mieux la valeur actuelle des propriétés administrées par le Conseil des ports nationaux. Le tableau 14 donne les montants avancés aux commissions de port par le gouvernement fédéral pour immobilisations de 1945 à 1947. Le total de 1947 représente une diminution de 11 p. 100 sur 1946.